Deutscher Bundestag **Drucksache 16/6882**

16. Wahlperiode 30. 10. 2007

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, Joachim Günther (Plauen), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/6676 –

Äußerungen von Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee zur Teilprivatisierung der Bahn

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Wolfgang Tiefensee hat in den letzten Wochen in verschiedenen Interviews versucht, sein Konzept für die Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG (DB AG) zu erklären. Er hat sich beispielsweise gegenüber dem „TAGESSPIEGEL" (23. September 2007), der „Frankfurter Rundschau" (4. Oktober 2007), der „Zeit" (27. Juli 2007) und im Deutschlandradio (21. September 2007) geäußert. Die Äußerungen von Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Wolfgang Tiefensee widersprechen sich teilweise direkt und werfen im Übrigen eine Vielzahl von weiteren Fragen auf.

1. In welcher konkreten Art und Weise handelt es sich bei der Teilprivatisierung der DB AG um „nichts anderes als die Beteiligung privater Aktionäre an der Sanierung des Schienennetzes"?

2. Werden in Zukunft private Aktionäre verlorene Zuschüsse an die DB AG zahlen, wie dies der Bund derzeit tut und auch in Zukunft tun wird?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Durch die Beteiligung Dritter an der Deutschen Bahn AG (DB AG) wird privates Kapital gewonnen, über dessen konkrete Verwendung noch nicht entschieden wurde. Den privaten Anteilseignern stehen die sich aus dem Aktienrecht ergebenden Rechte und Pflichten zu. Der Bund wird weiterhin seine Verantwortung für die Schieneninfrastruktur nach Artikel 87e Abs. 4 des Grundgesetzes wahrnehmen und Maßnahmen zur Erhaltung und zum Ausbau der Schieneninfrastruktur finanzieren.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 26. Oktober 2007 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

3. Warum leistet der Bund seine Finanzhilfen für das Schienennetz nicht in Form von Kapitaleinlagen, wie dies – nach Darstellung von Bundesminister Wolfgang Tiefensee – die privaten Aktionäre tun werden?

Im Rahmen der Bahnreform ist die DB AG auch Eigentümer der Schieneninfrastruktur geworden. Der Bund hat sich damit jedoch nicht seiner Infrastrukturverantwortung entledigt. Vielmehr ist im neuen Artikel 87e des Grundgesetzes verankert, dass der Bund für Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes die Verantwortung trägt.

Diese Verantwortung des Bundes wird durch das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) konkretisiert. Nach diesem Gesetz finanziert der Bund Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Dies betrifft sowohl Ersatzinvestitionen als auch Neu- und Ausbaumaßnahmen. Mit den Bundesmitteln werden dabei bestimmte Maßnahmen finanziert, um dem Gemeinwohlanspruch nach Artikel 87e Abs. 4 des Grundgesetzes gerecht zu werden.

4. Wie erklärt die Bundesregierung folgenden Widerspruch in den Aussagen von Bundesminister Wolfgang Tiefensee: „Außerdem wird der Bund auch in Zukunft Milliardenbeträge in Erhalt und Ausbau des Schienennetzes investieren. Ich erwarte sogar, dass diese Mittel des Bundeshaushaltes nach dem Verkauf von Bahnaktien ansteigen werden“ (TAGESSPIEGEL vom 23. September 2007) und andererseits: „Auch wir wollen eine starke Bahn haben und möglichst den jährlichen Zuschuss von 2,5 Mrd. Euro senken … langfristig werden wir die Bundeszuschüsse minimieren können“ (DIE ZEIT, 27. Juli 2007)?

Die Aussagen von Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, haben eine unterschiedliche Bezugsbasis. Die Ausführungen im TAGESSPIEGEL beziehen sich auf die Investitionen in den Neu- und Ausbau sowie in das bestehende Netz. Die Aussagen zur in Aussicht genommenen Absenkung des jährlichen Zuschusses von 2,5 Mrd. Euro (DIE ZEIT) beziehen sich ausschließlich auf die Investitionen in das bestehende Netz.

Ausgehend davon, dass sich die Qualität des bestehenden Netzes langfristig durch die Bereitstellung von Bundesmitteln in Höhe von 2,5 Mrd. Euro in Zukunft sukzessive verbessert, ist beabsichtigt, eine Degression der jährlich bereitzustellenden Bundesmittel zu ermöglichen. Die in Aussicht genommene Steigerung der Bundesmittel für die Schiene insgesamt, also auch den Neu- und Ausbau, steht dazu nicht im Widerspruch.

5. Wie viel zusätzliches Geld benötigt die Deutsche Bahn AG nach Ansicht der Bundesregierung (in etwa), um sich erfolgreich auf dem zukünftigen europäischen Verkehrsmarkt behaupten zu können?

6. Wofür konkret muss die Deutsche Bahn AG nach Ansicht der Bundesregierung dieses zusätzliche Geld einsetzen?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zur Verwendung des Privatisierungserlöses wurden bisher keine Festlegungen getroffen. Über künftige Investitionen entscheidet allein die DB AG.

7. Trifft es zu, dass die Wertausgleichsklausel im § 7 Bundeseisenbahnenstrukturgesetz (BESG) so zu verstehen ist, dass der Bund „dann wertsteigernde Investitionen, die der Erbpachtnehmer getätigt hat, ersetzen“ müsste?

Der Wertausgleich bemisst sich an dem bilanziellen Eigenkapital (Netto-Reinvermögen) der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) zum Zeitpunkt der Beendigung der Sicherungsübertragung. Die Ermittlung des Wertausgleichs nach § 7 Bundeseisenbahnenstrukturgesetz (BESG) erfolgt durch Bewertung von Vermögensgegenständen und Schulden. Dadurch wird erreicht, dass aufgrund der strukturellen Gegebenheiten der Buchwert näherungsweise mit dem Ertragswert identisch ist.

8. Trifft nach Ansicht der Bundesregierung die Aussage von Bundesminister Wolfgang Tiefensee zu, wonach der Bund bei der Bahn die Strategie bestimmen wird?

Der Bund verfügt sowohl über interne (gesellschaftsrechtliche) als auch über externe (gesetzliche und vertragliche) Einflussmöglichkeiten. Strukturentscheidungen bedürfen der Zustimmung des Bundes als Mehrheitsaktionär der DB AG. Ferner überwacht und berät der Aufsichtsrat der DB AG den Vorstand bei seinen unternehmerischen Entscheidungen. Die Erfüllung der verfassungsrechtlichen Vorgaben des Artikel 87e des Grundgesetzes erfolgt darüber hinaus über das Bundesschienenwegegesetz (BSEAG) und die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung.

9. Geht die Bundesregierung davon aus, dass nach einer Beteiligung privater Investoren eine Quersubventionierung zwischen den Konzernsparten in der Weise möglich sein wird, dass die Bahn eine Rendite, die sie beispielsweise in der Logistik erzielt, dazu einsetzt, um andere Sparten wie den Nahverkehr oder den Fernverkehr wettbewerbsfähig zu machen?

Die Kapitalallokation zwischen den Konzerngesellschaften ist eine unternehmerische Entscheidung, die von der DB AG unter Beachtung der geltenden rechtlichen Vorgaben getroffen wird. Sie ist unabhängig von einer Beteiligung privater Investoren. Im Übrigen sind die Geschäftsfelder Fernverkehr und Nahverkehr bereits heute wettbewerbsfähig.

10. Stimmt die Bundesregierung der Aussage von Bundesminister Wolfgang Tiefensee zu, dass die DB AG das Netz zur Bewirtschaftung erhält, „damit sie in einem ganz starken europäischen Wettbewerb, der sich auch auf unseren Schienen in Deutschland ja in den nächsten Jahren abspielen wird, Wettbewerbsanteile erhält und behält und ausbaut“?

11. In welcher Weise soll nach Ansicht der Bundesregierung, die Bewirtschaftung des Netzes zur Stärkung der Wettbewerbspositionen der DB AG „auf unseren Schienen“, also auf dem Netz, beitragen, wenn gleichzeitig immer wieder behauptet wird, dass alle Nutzer gleichermaßen diskriminierungsfrei das Netz benutzen können?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Beteiligung privater Investoren bei gleichzeitiger Beibehaltung der integrierten Unternehmensstruktur soll die Wettbewerbsposition der DB AG im wachsenden europäischen Wettbewerb stärken. Dieser Wettbewerb entwickelt sich sowohl auf dem deutschen Schienennetz als auch auf den Netzen der anderen europäischen Eisenbahnen. Dabei geht es nicht um steigende Marktanteile der DB AG auf dem deutschen Schienennetz. Hier setzt sich die Bundesregierung für einen diskriminierungsfreien Wettbewerb aller Marktteilnehmer ein. Vielmehr soll die DB AG ihre hohe Leistungsfähigkeit und Stärke im Verhältnis

zu anderen europäischen Eisenbahnen im gesamten europäischen Verkehrsmarkt erhalten und weiter ausbauen können.

12. Trifft es zu, dass sich nach dem von der Bundesregierung vorgelegten Privatisierungsgesetz Investoren nur an der DB AG (Holdinggesellschaft) beteiligen, an den Tochtergesellschaften der Holding hingegen nur mittelbares Eigentum erwerben?

Ja, soweit es sich bei den Tochtergesellschaften nicht um die Eisenbahninfrastrukturgesellschaften handelt. An diesen werden private Investoren weder unmittelbar noch mittelbar beteiligt (siehe Gesetzentwurf in Bundestagsdrucksache 16/6294, Seiten 19, 20, 23 f.).

13. Trifft es zu, dass alle Tochtergesellschaften der DB AG (Holding), einschließlich der Infrastrukturgesellschaften, jetzt und auch nach der Teilprivatisierung über einen Beherrschungsvertrag an die Holding gebunden sind?

Dies trifft grundsätzlich auf alle zu 100 Prozent im Eigentum der DB AG stehenden inländischen Tochtergesellschaften zu und ist Voraussetzung für die Einbeziehung der jeweiligen Gesellschaften in den körperschafts- und gewerbesteuerlichen Organkreis der DB AG. Bei der DB Netz AG besteht allerdings insoweit eine Teilentherrschung, als diese Gesellschaft in Übereinstimmung mit § 9a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) die rechtliche und organisatorische Unabhängigkeit in Bezug auf Entscheidungen über den Netzfahrplan, die sonstige Zuweisung von Zugtrassen und die Entscheidungen über die Wegeentgelte besitzt. Speziell bezüglich der Eisenbahninfrastrukturgesellschaften sieht der Entwurf des Gesetzes zur Neuorganisation der Eisenbahnen des Bundes vor, dass zwischen diesen Gesellschaften und der DB AG (Holding) auch nach der Kapitalprivatisierung Beherrschungsverträge (fort-)bestehen. Dadurch wird sichergestellt, dass die DB AG und die Eisenbahninfrastrukturunternehmen auch nach Übergang des juristischen Eigentums an den Anteilen auf den Bund einen Konzern bilden und die Aktiva und Passiva der Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Rahmen des Jahresabschlusses der DB AG bilanziert werden können (siehe Gesetzesbegründung in Bundestagsdrucksache 16/6294, Seite 25).

14. Trifft es zu, dass alle Töchter, einschließlich der Infrastrukturgesellschaften, ihre Gewinne an die DB AG (Holding) abführen müssen?

Dies trifft grundsätzlich auf alle zu 100 Prozent im Eigentum der DB AG stehenden inländischen Tochtergesellschaften zu.

15. Werden die Vermögensgegenstände, die den Infrastrukturgesellschaften gehören, in der DB-Konzernbilanz als Vermögensgegenstände des DB-Konzerns ausgewiesen?

Ja

16. Gilt das Weisungsrecht der Holding auch für die Infrastrukturgesellschaften?

Ja, mit den Einschränkungen, die sich aus § 9a Allgemeines Eisenbahngesetz in Bezug auf Entscheidungen über den Netzfahrplan, die sonstige Zuweisung von Zugtrassen und die Entscheidungen über die Wegeentgelte ergeben.

17. Werden die Infrastrukturgesellschaften anderen Renditeerwartungen unterliegen, als die übrigen Konzernsparten, und wenn ja, welche Unterschiede wird es geben?

Über die zukünftigen Renditeerwartungen ist aus heutiger Sicht keine Aussage möglich.

18. Sind die DB AG (Holding) und ihre Tochtergesellschaften nach der Teilprivatisierung verpflichtet, die Vorgaben des internationalen Bilanzrechts zu beachten?

Nein

19. Ist die DB Netz AG nach internationalem Bilanzrecht gezwungen, eine kapitalmarktübliche Rendite auf das eingesetzte Kapital zu verdienen, um eine Abwertung des Anlagevermögens zu vermeiden?

Nein

20. Trifft es zu, dass der Bund an den Infrastrukturgesellschaften nur Sicherungseigentum besitzt?

Die Übertragung der Anteile an den Eisenbahninfrastrukturgesellschaften erfolgt zweckgebunden zur Sicherung der möglichen Übernahme dieser Anteile auch nach dem Ende der Sicherungsübertragung auf den Bund und damit zur Sicherung der Erfüllung der Vorgaben des Bundesschienenwegegesetzes (Artikel 3 des Gesetzes zur Neuorganisation der Eisenbahnen des Bundes – EBNeuOG) durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (siehe Artikel 2 § 1 Satz 2 EBNeuOG sowie die Gesetzesbegründung in Bundestagsdrucksache 16/6294, Seiten 9, 23, 24 f.).

21. Besitzt der Bund nach dem Privatisierungsmodell der Bundesregierung die normalen Eigentümerrechte an den Infrastrukturgesellschaften, wie sie jeder andere normale Eigentümer einer Aktiengesellschaft besitzt?

Die rechtlichen Befugnisse des Bundes als Inhaber sämtlicher Anteile an den Eisenbahninfrastrukturgesellschaften (sein rechtliches „Können“) sind nach außen unbeschränkt. Das Sicherungsverhältnis zwischen dem Bund und der DB AG betrifft allein das Innenverhältnis und ändert nichts an der Gesellschafterstellung des Bundes (siehe Gesetzesbegründung in Bundestagsdrucksache 16/6294, Seite 24). Nach Artikel 87e Abs. 3 Satz 3, Halbsatz 2 des Grundgesetzes verbleibt die Mehrheit der Anteile an den Eisenbahninfrastrukturgesellschaften beim Bund.

22. Stimmt die Bundesregierung zu, dass die Übertragung des Volleigentums an den Infrastrukturgesellschaften der gesetzliche Normalfall nach dem Entwurf der Bundesregierung ist?

    Wenn ja, wie erklärt sich die Bundesregierung die Äußerung von Staatssekretär Achim Großmann in der „Berliner Zeitung“ vom 17. September 2007, wo dieser davon spricht, es könne nur „wiedererwarten“ zum „Rückkauf des Netzes“ kommen?

Mit Inkrafttreten des Gesetzes zur Neuorganisation der Eisenbahnen des Bundes erwirbt der Bund an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen Eigentum. Ob er dieses nach dem Ende der Sicherungsübertragung behält oder es an die DB AG übertragen wird, muss der Gesetzgeber zu gegebener Zeit entscheiden.

23. Ist das derzeit von den Infrastrukturunternehmen der DB AG ausgewiesene „bilanzielle Eigenkapital“ ausschließlich aus Eigenmittelinvestitionen dieser Gesellschaften entstanden?

Nein

24. Zu welchem Anteil stammt das jetzige bilanzielle Eigenkapital der Infrastrukturgesellschaften aus der ursprünglichen Eigenkapitalanlage des Bundes?

Für den Zeitpunkt der Gründung der DB AG (1. Januar 1994) ist eine Aussage nicht möglich, da die Ausgliederung der Führungsgesellschaften (DB Netz und DB Station & Service) erst zum 1. Januar 1999 erfolgte.

25. In welchem Umfang beruht die Erhöhung des Eigenkapitals der Infrastrukturgesellschaften seit ihrer Gründung auf „aktivierten Eigenleistungen“?

Ein direkter Bezug zwischen aktivierten Eigenleistungen und Eigenkapital besteht nicht.

26. Stimmt die Bundesregierung der Aussage zu, dass nach ihrem Gesetzentwurf ein Wertausgleich ausschließlich für zukünftige noch nicht abgeschriebene Netzinvestitionen der teilprivatisierten Holding zu zahlen wäre?

Nein

27. Geht die Bundesregierung davon aus, dass der Bund als Mehrheitsgesellschafter der DB AG (Holding) die Hälfte des von ihm an die DB AG gezahlten Wertausgleichs als Sonderdividende zurück erhält?

    Welches wären im Einzelnen die Voraussetzungen für eine solche Sonderdividende?

Eine Sonderdividende kann dann gezahlt werden, wenn ein Bilanzgewinn in dem betreffenden Geschäftsjahr angefallen ist.

28. Müsste der Bund an die DB AG auch einen Wertausgleich zahlen, wenn jetzt die Trennung von Netz und Transport durchgeführt würde?

    Wenn ja, welches ist dafür die Rechtsgrundlage?

Für den Fall einer aktuellen Trennung von Netz und Betrieb ohne Wertausgleich würde das bilanzielle Eigenkapital der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB Netz AG, DB Station & Service AG, DB Energie GmbH) in Höhe von rund 7,5 Mrd. Euro per 31. Dezember 2006 in der Bilanz der DB AG nicht mehr zur Verfügung stehen. Eine Verminderung der Aktivposition „Anteile an verbundenen Unternehmen“ um rund 7,5 Mrd. Euro ohne Wertausgleich durch eine Trennung müsste ausgeglichen werden.

29. Wäre es nach Ansicht der Bundesregierung möglich, durch gesetzliche Gestaltung es zu vermeiden, dass der Bund zum jetzigen Zeitpunkt im Falle einer Trennung von Netz und Transport einen Wertausgleich an die DB AG (Holding) zahlen müsste?

Selbst wenn eine gesetzgeberische Möglichkeit bestünde, die rechtlich umstritten ist, ergibt sich die Konsequenz aus der Antwort zu Frage 28.

30. Steht es dem Bund – in den Grenzen von Artikel 87e des Grundgesetzes (GG) – frei, jedes beliebige Privatisierungsmodell zu beschließen?

Ja

31. Könnte der Bund die Infrastrukturgesellschaften (EIU) in der Weise von der Privatisierung ausnehmen, dass der Bund an den EIU nicht nur das zivilrechtliche, sondern auch das wirtschaftliche Eigentum behält und wäre hierzu eine gesetzliche Gestaltung möglich, die einen Wertausgleich an die DB AG vermeidet?

Es wird auf die Antwort zu Frage 28 verwiesen.

32. Warum ist im PRIMON-Gutachten, das die Bundesregierung in Auftrag gegeben hat, und das alle Modellvarianten (einschließlich Trennung) untersucht hat, mit keinem Wort davon die Rede, dass der Bund in den Trennungsvarianten einen Wertausgleich an die DB AG zahlen müsste?

    Hält die Bundesregierung das PRIMON-Gutachten insoweit für fehlerhaft?

Die Notwendigkeit eines Wertausgleichs wurde im Rahmen des PRIMON-Gutachtens explizit nicht untersucht. Auf der Grundlage der Mittelfristplanung der DB AG mit Stand Dezember 2004 wurde für die Trennungsvarianten von einer Trennung zum 1. Januar 2006 ausgegangen. Es wurde von den Gutachtern unterstellt, dass bei der Abspaltung der Infrastruktur neben den bereits bestehenden Verbindlichkeiten der Infrastrukturunternehmen weitere zinspflichtige Verbindlichkeiten und Rückstellungen der DB AG auf die Infrastrukturgesellschaft in dem Maße übergehen, dass die DB AG auch in den Trennungsvarianten das für eine Privatisierung günstige Ziel – Rating von A erreichen kann (siehe PRIMON-Gutachten S. 312).

33. Wie hoch ist der Betrag, den der Bund seit 1994 in das Eisenbahnwesen insgesamt gesteckt hat?

Der Betrag beläuft sich für den Zeitraum 1994 bis 2006 einschließlich der Zahlungen an das Bundeseisenbahnvermögen, der Belastungen aus den 1994 übernommenen Schulden der ehemaligen Deutschen Bundesbahn und Deutschen Reichsbahn sowie der gesamten Regionalisierungsmittel auf rund 250 Mrd. Euro.

34. Wie hoch ist der Betrag, den der Bund seit 1994 in die DB AG gesteckt hat (einschließlich der Regionalisierungsmittel, die über die Bundesländer an die DB AG ausbezahlt wurden)?

Die Ausgaben des Bundes für die DB AG – einschließlich der an die DB AG geflossenen Bestellerentgelte der Länder für den Schienenpersonennahverkehr – beliefen sich für den Zeitraum 1994 bis 2006 auf insgesamt 122,5 Mrd. Euro.

35. Wie hoch ist der Betrag, den der Bund in den nächsten fünfzehn Jahren für das Bestandsnetz und für Bedarfsplanmaßnahmen jährlich für das Netz bereitstellen muss?

Für den Bereich der Bestandsnetzinvestitionen wird mit dem Entwurf der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung eine jährliche Bereitstellung von Bundesmitteln in Höhe von bis zu 2,5 Mrd. Euro pro Jahr in Aussicht genommen. Für den Bereich der Bedarfsplanvorhaben existiert keine vergleichbare Investitionslinie. Diejenigen Ausgabenmittel in den jährlichen Bundeshaushalten, die den 2,5-Mrd.-Euro-Planfond übersteigen, werden zur Realisierung der Bedarfsplanvorhaben eingesetzt.

36. Wie hoch ist der Privatisierungserlös, der nach dem PRIMON-Gutachten, für die Privatisierung von 49,9 Prozent der DB AG (Holding) im integrierten Modell zu erwarten stünde?

Das PRIMON-Gutachten (PRIMON = Privatisierung mit und ohne Netz) weist zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens für das integrierte Modell einen Privatisierungserlös von 5,0 bis 8,7 Mrd. Euro aus.

37. Geht die Bundesregierung davon aus, dass sich der Privatisierungserlös für den integrierten Konzern auf der Basis des Eigentumssicherungsmodells in einer vergleichbaren Größenordnung wie beim integrierten Modell bewegen wird oder rechnet die Bundesregierung mit Bewertungsauf- oder -abschlägen?

Zu einem möglichen Verkaufserlös aus der Kapitalprivatisierung kann derzeit keine Aussage getätigt werden.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333